

Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/2187-8500

29.06.2026

Breisgau-S-Bahn 2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	21.07.2026	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

Der Sachstandsbericht zur Breisgau-S-Bahn 2020 wird zur Kenntnis genommen.

ANLAGE:

Dritte Ergänzung vom 21.01.2026 zum S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag

Begründung

Bahnhof Titisee - Bahnsteigkante 4

Wie in der Sitzung der Verbandsversammlung am 17.12.2025 berichtet, wurde die Bahnsteigkante 4 im Bahnhof Titisee als nachträgliche Ergänzung der Ausbaustufe 2018-neu auf der westlichen Höllentalbahn barrierefrei ausgebaut.

Die Arbeiten konnten fristgerecht Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen und der neue Bahnsteig in Betrieb genommen werden. Damit steht den Fahrgästen eine barrierefreie und komfortable Umsteigemöglichkeit zwischen den Gleisen 1 und 4 am gleichen Bahnsteig zur Verfügung, ohne dass die Personenunterführung im Bahnhof Titisee genutzt werden muss.

Bahnsteig 4 wird aktuell im Regelbetrieb von den S-Bahn-Zügen der Drei-Seen-Bahn genutzt, die zwischen Seebrugg und Titisee pendeln. In Titisee besteht Anschluss zu und von den Zügen nach bzw. aus Richtung Freiburg. Eine Ausnahme bildet die letzte S-Bahn-Fahrt um 21:01 Uhr ab Seebrugg, die durchfährt bis Freiburg und Breisach verkehrt. Weitere Direktverbindungen zwischen Freiburg und der Drei-Seen-Bahn bestehen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit insgesamt vier Zusatzfahrten je Richtung. Zwei dieser Fahrtenpaare (hin und zurück) werden am Vormittag und zwei am Nachmittag angeboten. Sie halten nicht an allen Stationen und verbinden damit beschleunigt Freiburg mit Altglashütten-Falkau bzw. Schluchsee. Diese Fahrten waren vom Land bereits im Mai 2025 eingeführt worden.

Angesichts der nach wie vor bestehenden Fahrzeugprobleme auf der Ost-West-Achse dürfte davon auszugehen sein, dass die Fahrgäste von und zur Drei-Seen-Bahn auch weiterhin in Titisee umsteigen müssen bis die vom Land zugesagten zusätzlichen Fahrzeuge, geplant ab Ende 2027, zur Verfügung stehen (siehe unten).

Fahrzeugkapazitäten Ost-West-Achse

In der letzten Sitzung der Verbandsversammlung war berichtet worden, dass die **betriebliche Situation** im Netz der Breisgau-S-Bahn 2020 wegen der mangelhaften Verfügbarkeit der Fahrzeuge insbesondere auf der Ost-West-Achse weiterhin sehr unbefriedigend sei. Daher hatten die Verbandsvorsitzenden und die Verwaltung die Forderungen gegenüber dem Land nach einer Verbesserung der Fahrzeugsituation stets aufrechterhalten.

In der Sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn am 21. Januar 2026 konnte schließlich eine entsprechende Einigung mit dem Land vertraglich fixiert werden (siehe ANLAGE). Demnach sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 zusätzliche Elektrotriebwagen für die Ost-West-Achse zur Verfügung gestellt werden. Da diese Fahrzeuge nicht mit den Bestandsfahrzeugen gekuppelt werden können, sollen sie ausschließlich auf der separat zu betreibende Teil-Linie zwischen Freiburg und Villingen zum Einsatz kommen, die vollständig und mit ausreichenden Kapazitäten umgestellt werden soll.

Durch die freiwerdenden Bestandsfahrzeuge können mehr Kapazitäten auf den anderen Streckenabschnitten zwischen Endingen / Breisach, Kirchzarten und Neustadt / Seebrugg bereitgestellt und die heutigen Engpässe insbesondere in den Morgenstunden entschärft werden.

Die zusätzlichen Fahrzeuge sollen im Netz 9a (Ost-West-Achse) verbleiben bis mit dem Ende des aktuellen Verkehrsvertrages und der Neuvergabe der Leistungen ab 2032 neue Fahrzeuge aus der laufenden sogenannten Plattformausschreibung des Landes in dann ausreichender Anzahl zum Einsatz kommen sollen. Dabei handelt es sich um neu zu beschaffende elektrische Triebfahrzeuge für den S-Bahn-Verkehr, die auch für den Einsatz nach Frankreich tauglich gemacht werden können.

Abendverkehre Ost-West-Achse

Zum 30. März 2026 hat das Land das Angebot in den Abendstunden zwischen Freiburg und Breisach sowie zwischen Freiburg und Kirchzarten verbessert. Insbesondere die Angebotsverbesserungen von und nach Breisach entsprechen einer schon seit längerem von der Verbandsspitze und der Verwaltung erhobenen Forderung, weil es hinsichtlich der abendlichen Ausdehnung des Halbstundentaktes auf dieser Relation im Vergleich mit den anderen Strecken eine Unterversorgung gab, die sich nicht z.B. mit einem niedrigeren Nachfragepotenzial begründen ließ. Im Einzelnen haben sich folgende Verbesserungen ergeben:

Breisacher Bahn			
Letzte Abfahrt im Halbstundentakt ab:			
Freiburg	vor Umstellung	21:32 Uhr	
	<u>NEU</u>	23:32 Uhr	(zwei Fahrten zusätzlich)
Breisach	vor Umstellung	19:32 Uhr	
	<u>NEU</u>	21:32 Uhr	(zwei Fahrten zusätzlich)

Höllentalbahn			
Letzte Abfahrt im Halbstundentakt ab:			
Freiburg	vor Umstellung	21:40 Uhr	
	<u>NEU</u>	23:40 Uhr	(zwei Fahrten zusätzlich)
Kirchzarten	vor Umstellung	22:05 Uhr	
	<u>NEU</u>	00:05 Uhr	(zwei Fahrten zusätzlich)

Um diese zusätzlichen Leitungen anteilig gegen zu finanzieren, sollen S-Bahn-Verbindungen, die nachweislich schwach nachgefragt und damit unwirtschaftlich sind, durch Busse ersetzt werden. Konkret geht es um folgende Leistungen:

Frühverbindung Villingen - Neustadt - Villingen, fährt nur Montag - Freitag (Villingen ab 04:27 Uhr, Neustadt an 05:20 Uhr / ab 05:22 Uhr, Villingen an 06:12 Uhr – Hin- und Rückfahrt)

Frühverbindungen auf der Drei-Seen-Bahn, nur an Samstagen und Sonntagen (Seebrugg ab 06:01 Uhr, Titisee an 06:27 Uhr / ab 06:29 Uhr, Seebrugg an 06:55 Uhr / ab ab 07:01 Uhr, Titisee an 07:27 Uhr – drei Fahrten)

Nachtfahrt auf der Höllentalbahn West auf dem Abschnitt Neustadt - Löffingen, verkehrt nur an Samstagen und Sonntagen, die Fahrt Breisach - Freiburg - Neustadt soll nicht umgestellt werden (Neustadt ab 01:39 Uhr, Löffingen ab 01:54 Uhr)

Weil sich das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr nicht in der Lage sieht, Busleistungen direkt zu bestellen, hat sich die ZRF-Verwaltung bereit erklärt, in enger Abstimmung mit dem ebenfalls betroffenen Schwarzwald-Baar-Kreis zu prüfen, ob sich ein Busunternehmen findet, das die genannten Fahrten in Tagesrandlage sinnvoll und wirtschaftlich betreiben kann, und welche Kosten hierfür entstehen. Auch organisatorische sowie konzessions- und genehmigungsrechtliche Fragestellungen sind betroffen, so dass aus Sicht der Verwaltung eine Umstellung frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgen kann. Eine Bestellung von Busleistungen durch den ZRF bzw. die betroffenen regionalen Aufgabenträger, setzt zudem den Abschluss eines Vertrags mit dem Land voraus, in dem insbesondere geregelt werden muss, dass das Land sämtliche anfallenden Kosten erstattet.

Freiburg Hauptbahnhof

Der barrierefreie Ausbau des Freiburger Hauptbahnhofs umfasst die folgenden drei Teilvorhaben:

M1 Barrierefreie Erschließung	Verlängerung der nördlichen Personenunterführung bis Bahnsteig 8, Neubau einer Zugangstreppe und eines Aufzugs am Bahnsteig 8, Einbau von Aufzügen zwischen der nördlichen Personenunterführung und allen weiteren Bahnsteigen
M2 Anpassung Bahnsteige	Neubau der Bahnsteige an den Gleisen 4-5, 6-7 und 8 mit Anpassung der Bahnsteighöhen (76 cm an Gleis 4 für Fernverkehr, sonst 55 cm für Nahverkehr)
M3 Neubau Bahnsteigdächer	Erneuerung bzw. Neubau der Bahnsteigdächer auf den Bahnsteigen Gleise 4-5, 6-7 und 8

Gemäß Beschluss der Verbandsversammlung in der Sitzung am 14.12.2022 wurde für das **Teilvorhaben M2** am 21.10.2024 ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) zwischen dem Land, der DB InfraGO AG und dem ZRF abgeschlossen (Drucksache ZRF-bA/VV 2022.008). Danach trägt der ZRF einen Anteil in Höhe von 17% der nach Schlussabrechnung insgesamt anfallenden Planungs- und Baukosten, dem sogenannten Gesamtwertumfang (GWU). In dem Vertrag wird der GWU vorläufig mit rund 7,276 Mio. Euro abgeschätzt, womit sich vorläufig ein Finanzierungsanteil des ZRF in Höhe von rund 1,262 Mio. Euro ergibt. Die Mittel sind gemäß Finanzierungsplan aus dem RuFV im Wirtschaftsplan des ZRF berücksichtigt. Den weitaus höheren Anteil an der Finanzierung dieses Teilvorhabens trägt mit 83% das Land Baden-Württemberg.

Für das **Teilvorhaben M1** wurde am 06.11.2024 ein weiterer RuFV zwischen der Stadt Freiburg und der DB InfraGO AG abgeschlossen. Grundlage bildete ein entsprechender Beschluss des Freiburger Gemeinderates. Nach diesem Vertrag beteiligt sich die Stadt Freiburg an der Verlängerung der nördlichen Unterführung an dem Bau der zusätzlichen Aufzüge mit einem pauschalen Zuschuss (Festbetrag) in Höhe von rund 1,103 Mio. Euro bei vorläufig geschätzten Gesamtkosten für Planung und Bau in Höhe von rund 9,430 Mio. Euro. Die verbleibenden Gesamtkosten trägt die DB InfraGO AG (rund 8,327 Mio. Euro).

Das **Teilvorhaben M3** wird, da es sich um eine Erneuerungsmaßnahme handelt, vollständig von der DB InfraGO AG finanziert.

Mit Datum vom 28.05.2026 hat Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für das Gesamtvorhaben vom erteilt. Das Verfahren war offiziell bereits im Mai 2023 eingeleitet worden, öffentlich ausgelegt waren die Planunterlagen zwischen Anfang Juni und Anfang Juli 2023 im Rathaus im Stühlinger. Das Verfahren hat deutlich länger gedauert als erwartet. Daher hatte die DB InfraGO AG – abweichend vom sonst üblichen Ablauf – Teile der Ausführungsplanung, die Vorbereitungen für die Ausschreibung der Bauleistungen und auch Teile der Ausschreibung vorgezogen, um den zugesagten Baubeginn im Oktober 2026 einhalten zu können. Es ist vorgesehen, mit dem Bau der neuen Aufzüge an den Bahnsteigen an den Gleisen 1 sowie 2-3 zu beginnen. Diese mussten nicht über das Planfeststellungsverfahren baurechtlich gesichert werden, so dass die Bauvorbereitungen für diese Teilprojekte bereits am weitesten fortgeschritten sind.

Nach dem Zeitplan, den die DB InfraGO AG vorgelegt hat, soll die Gesamtmaßnahme Ende 2028 abgeschlossen werden. Über den Bauablauf insgesamt liegen noch keine konkreten Informationen vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es gewisse Einschränkungen oder Belastungen für die Fahrgäste und in der unmittelbaren Nachbarschaft geben wird.

Dritte ergänzende Verständigung

zur

Vereinbarung

über den

Umfang und die Finanzierung des SPNV-Angebots im Gebiet des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg ab Dezember 2018 (S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag, SBMV-2014)

zwischen dem

Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,
nachfolgend „Land“ genannt,

und dem

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, vertreten durch den Verbandsvorsitzenden,
nachfolgend „ZRF“ genannt,

mit dem Ziel der nachhaltigen Sicherung des Angebots im regionalen Schienenpersonennahverkehr

(SBMV 2014_3.ErgV)

Präambel:

Aufgrund der anhaltenden Probleme des Betreibers, die vom Land bestellten, nachfragegerechten Kapazitäten im Netz 9a der Breisgau-S-Bahn zuverlässig zu erbringen, vereinbaren das Land Baden-Württemberg (Land) und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) die nachfolgende dritte Ergänzung der S-Bahn-Mitfinanzierungsvereinbarung vom 26. September 2014. Damit sollen die notwendigen Kapazitäten bis zu einer nachhaltigen Problemlösung im Rahmen einer Neuvergabe (Zieljahr 2033) sichergestellt werden.

A Verstärkung der Elektro-Triebwagenflotte im Netz 9a

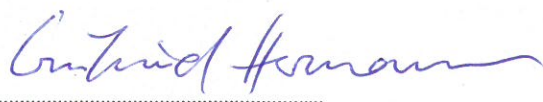
- (1) Das Land verpflichtet sich, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2027 (Fahrplanjahr 2028) im Netz 9a ausreichende Kapazitäten im Sinne der S-Bahn-Mitfinanzierungsvereinbarung vom 26. September 2014 sicherzustellen. Dazu sieht das Land vor, dem Netz 9a zusätzliche Elektrotriebwagen aus dem Netz 500 ETCS-Ersatzflotte Stufe 2 in ausreichender Anzahl (inkl. Reservefahrzeuge) zuzuordnen, um die Linie Freiburg (Brsg.) <-> Villingen (Schw.) mit ausreichender Kapazität vollständig mit diesen Fahrzeugen bedienen zu können.

- (2) Sollte sich der Prozess der ETCS-Umrüstung der Bestandsfahrzeuge oder die Einsatzbereitschaft der Neufahrzeuge für den Knoten Stuttgart verzögern, kann sich auch der Zulauf dieser Fahrzeuge in das Netz 9a über den in Abs.1 genannten Zeitpunkt hinaus verzögern. Das Land wird den ZRF hierüber unverzüglich unterrichten.
- (3) Diese zusätzlichen Fahrzeuge werden in Netz 9a eingesetzt bis im Zuge einer Neuvergabe die Neufahrzeuge aus dem Beschaffungsprojekt Netz 501 (Ziel Fahrplanjahr 2033), durch die Engpässe an rollendem Material ausgeschlossen werden sollen, zur Verfügung stehen.
- (4) Sollten nach dem Fahrplanjahr 2027 die aktuell bestehenden Kapazitätsprobleme durch das Land über Einzelfälle hinaus nicht strukturell behoben sein, so ist der ZRF in Abhängigkeit vom Umfang der verbliebenen Kapazitätsdefizite berechtigt, eine Kürzung oder zeitlich befristete Aussetzung der Mitfinanzierung des SPNV-Angebots durch den ZRF vorzunehmen, deren Umfang zuvor anhand von Kapazitätskriterien mit dem Land abgestimmt wird.
- (5) Das Land hat den ZRF bei der Erstellung der Fahrzeuglastenheftanforderungen eng eingebunden und die Anregungen und Wünsche konnten weitgehend umgesetzt werden. Mit den zukünftigen Fahrzeugen aus dem Netz 501 werden leistungsfähige S-Bahn Fahrzeuge beschafft bei deren der Fahrgastwechsel besonders berücksichtigt wurde. Das Land wird den ZRF in eventuelle diesbezügliche Änderungen im Lastenheft erneut einbinden.

B Schlussbestimmungen

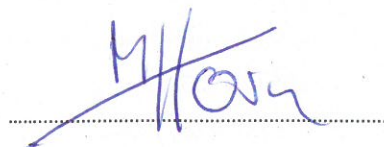
- (1) Im Übrigen gelten die Regelungen der SBMV-14 vom 26. September 2014 i.d.F. der Zweiten Ergänzenden Verständigung vom 20. Januar 2022.
- (2) Diese dritte Verständigung wird zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein gezeichnetes Exemplar.

Freiburg, den 21. Januar 2026



Minister Winfried Hermann

Land Baden-Württemberg



Verbandsvorsitzender Oberbürgermeister Martin W. W. Horn

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg